
0100188151194001 2



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 188**

15 Νοεμβρίου 1994

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Έγκριση Πρωτοκόλλου 14ης Συνόδου Μικτής Ελληνο-Ρουμανικής Επιτροπής Οδικών Μεταφορών» Αθήνα, 20.7.1994.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΘΝ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 24 της Συμφωνίας διεθνών οδικών μεταφορών Ελλάδας–Ρουμανίας και του συνημμένου σ' αυτή Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στο Βουκουρέστι στις 15.6.1976, με το οποίο συνιστάται μικτή επιτροπή, 2) το περιεχόμενο του υπό έγκριση Πρωτοκόλλου, αποφασίζουμε:

εγκρίνουμε ως έχει και στο σύνολό του, το Πρωτόκολλο της 14ης Συνόδου της Μικτής Ελληνο–Ρουμανικής Επιτροπής οδικών μεταφορών που υπογράφη στην Αθήνα στις 20 Ιουλίου 1994 του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

Αθήνα, 31 Οκτωβρίου 1994

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Κ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΕΘΝ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Θ. ΤΣΟΥΡΑΣ

PROTOCOL

Of the 14th session of the Joint Hellenic–Romanian Committee for Road Transport.

Athens 19-20 July 1994

The 14th session of the Joint Committee for Road Transport, established according to the provisions of the Agreement concluded on June 15th 1974 between the Government of the Hellenic Republic and the Government of Romania on International Road Transport of Passengers and Goods, was held in Athens on July 19-20, 1994.

Following a Romanian request, it has been agreed to enlarge, for the current session, the scope of the Committee in order to include also subjects concerning the whole domain of Transport, namely road transport, rail transport, air transport and maritime transport.

The agenda of this session is attached to this Protocol as Annex I.

The Delegation of the Hellenic Republic was headed by mr. Ioannis Constantinidis, Secretary General of the Ministry of Transport and Communications and the delegation of Romania was headed by Mr. Andrei Tancu, Director for International Affairs of the Ministry of Transport. The lists of members of both delegations are attached to this Protocol as Annex II.

A. Road Transport

1. Transport of Goods

The two Parties exchanged information regariding the development of road transport of goods between the two countries and in transit through territories since the 13th session of the Joint Committee held in Bucharest on 30 March– 1 April 1993.

The Greek delegation stressed the importance granted by the E.U. to the field of transport and in particular of transit and requested the complete liberalisation of both bilateral transport between the two countries and the transport in transit through their territories without any payment of road or other taxes, as it has been already done between Greece and several other countries in the region.

The Romanian side stated that this principle of liberalisation has to be considered on an European scale and also stated that Romania is not yet in a position to apply liberalisation for international transport of goods in direct or transit traffic to/through its terriotory, due to the existing difficulties determined by the transitional period of time to a free market economy.

Even though the Romanian side shall examine the above request of the Greek delegation.

The Greek side expressed its understanding for the infrastructure problems and noted that in all International Forums the Hellenic Republic has supported Romanian positions in order to facilitate international financing for their programs related to road rehabilitation and modernisation.

The Greek side underlined, however, that sanctions imposed by thw UNSC to the Federal Republic of Yogoslavia (Serbia–Montenegro) created an increase of traffic through Romanian side understanding to this problem and an increase of the permits quota without payment of road tariffs to 10.000. For any permit over thw 10.000 the payment should be equal to the amount paid for permits by the carriers of all other EU member States.

The Romanian side could not accept such an increase and proposed the exchange of 100 permits for third countries and a moderate increase in the number of permits without payment of road tariffs. Concerning the cost of permits with payment of road tariffs the Romanian delegation stated that an equal treatment is applied to carriers from all counties without any discrimination. It also presented to the Greek Side thw current roadh tariffs that are valid from April 1994 (attached herewith as Annex III).

After long and detailed discussions, the two parties established to exchange reciprocally for 1994, and preliminary for 1995, a quota of 3500 permits without payment of tariffs and 60 for third countries. As far as the permits with payment of road tariffs are concerned, both parties agreed to provide the amount of permits requested according to the needs of each party without any limitation.

The Romanian side stated that regarding the transit of Greek lorries through Romania, it exists the same regime existing for lorries coming from all the Member States of the European Union and that under no circumstances the position of Greek carriers will be less favourable from that of any other carrier from E.U. Member States, as far as road tarrifs and other dues are concerned.

The Greek side re-iterated the difficulties and the big delays that the Greek carriers are faced with at the Romanian borders. The Greek side also requested the Romanian side to avoid to weight thw lorries per axle, or to provide for a tolerance of 10%, as it has been requested also in the Agreed Minutes signed on May 21, 1993, by the Ministers of Transport of both countries. The Romanian side informed the Greek side that the delays experienced especially in Giurgiu and in Calafat will hopefully come to an end in November when the new border facilities at those entry points will be completed.

The Romanian Delegation informed the Greek Delegation that the following tolerances are accepted at the vehicle weighing scale:

– for single axle	200 Kgr
– for tandem axle	400 Kgr
– for three axles	500 Kgr
– for the total weight	500 Kgr

The Greek side reminded the International Technicla Meeting about the creation of East Lane Custom Corridors for TIR Transport held in Thessaloniki under the auspices of the European Commission and requested some information for the state of its application.

The Romanian side took note of the above request and will inform the Greek side accordingly in due time.

2. Transport of Passengers

Both parties agreed that, according to Article 24 of the Agreement between the Government of the Hellenic Republic and thw Government of Romania on International Road Transports, the Competent Authorities for issuing the authorisation for the regular bus lines are:

for the Hellenic Republic, the Ministry of Transport and Communications.

for Romania, the Ministry of Transport.

The Greek side also informed the Romanian side that according to Greek legislation the Hellenic Organisation of Railways (O.S.E.) has the exclusive responsibility for the exploitation of international regular bus lines. This matter has already been mentioned in the protocols of the previous sessions of the this Joint Committee.

The authorisations for regular bus lines will be granted only by the Ministry of Transport and Communication of the Hellenic Republic and the Ministry of Transport of Romania respectively for the companies agreed within the meetings of the Joint Committee, namely for the Greek side the Hellenic Organisation of Railways (O.S.E.) and for the Romanian side a list of its companies that will be sent within 30 days.

Both parties agreed that the above mentioned authoristions will be granted within thirty (30) days from the signing of this protocol.

The foture requests will be analyzed by the two Ministries of Transports and agreed by way of corespondance. These requests will be confirmed at the next meeting of the Joint Committee.

For these future request, before the granting of the aforementioned authorisations O.S.E. and the above mentioned companies will agree upon the details of exploitation (routes, invoices, bus stops, e.t.c.) of the regular bus lines.

The Romanian side informed that in order to eliminate the illegal transport of passengers, namely the realisation of regular services presented as occassional the Ministry of Transport of the Hellenic Republic, starting with 1th September 1994, should inform with 30 days in advance, by fax or telex, the Ministry of Transport of Romania for each occassional transport of passengers.

The Greek side took note of the above information and undertook the obligation to study it in order to be in a position to reply to this request.

B. Rail Transport

1. The Greek side referred to the trains that are carrying goods from West Europe to Greece and vice versa. They asked for a stricter control at the Romanian Railways Network for the limitation of the cases of wagons' breakage.

2. As far the trains that are carrying regetables and fruits, they should be transferred the soonest possible to the final destination station, because these goods are too sensitive. Also, thw Greek side asked from thw Romanian Railways Company to accept trains in a kind "block trains" of 12-13 wagons for a faster and most efficient transfer of the above mentioned perishable goods.

3. Regarding the trains that have destination to Russia, Ukraine or Moldavia, they should not be delaied at the borders of Romania during the transferring procedure to the appropriate wagons for the Russian Network. The Greek side also asked the Romanian Railways Company to provide on time, the appropriate number of wagons for this procedure.

4. Finally the Greek side asked for the limitation of the delays of the trains on the Romanian territory.

5. The Romanian delegation informed that they have already adopted very strict rules to deal with cases of wagons' breakage and such cases have almost been eliminated.

6. As far the points 2, 3 and 4 the Romanian side assured that, their Railways Company will try to solve all the problems which the Hellenic Railways are facing when trains from/to Greece pass through their mainland. The Romanian delegation stated that it believes and is looking forward to an improvement of the cooperation between the two Railways Companies.

C. Air Transport

The Romanian side reiterated its request that its national carrier wants to start operating the route Bucharest-Thessaloniki–Bucharest. It has been pointed out that this is still a pending issue and that despite the interest shown by the Romanian side no solution has been found.

The Greek side stated that it considers, in principle, positively the request of the Romanian side regarding the opening of discussions for the realization of the flight on the route Bucharest – Thessaloniki – Bucharest. These discussions

will start between the Competent Aviation Authorities of both countries, as soon as the restructuring of Olympic Airways is completed and OA is ready to operate flights to Romanis.

D. Maritime Transport

In the field of maritime transport services the two parties agreed that the existing bilateral Agreement is satisfactory for their mutual shipping interests.

Having in view the memorandum of undrstanding between the Countries of thw Central Europe and thw Member States of the Organisation of Economic Co-operation and Development (O.E.C.D.) which has been approved by both countries, the two parties reaffirmed their adherence to the principle of free and fair competition which must prevail in the international maritime transport services recognising that such a competitive international environment is absolutely necessary for the further development of international shipping.

In this context, thw two parties agreed to accelerate the procedures for revising the existing shipping bilateral Agreement between them, while the revision should be based upon the above mentioned principles of free and fair competition aiming at further development of the shipping relations between the two countries.

The two parties also agreed that the mutual co-operation in the inland waterways transport must be based on the same principles of free and fair

The two parties also agreed that the mutual co-operation in the inland waterways transport must be based on the same principles of free and fair competition aiming at facilitating sea-going vessels, when they are engaged in inland waterways transportation.

The two parties agreed to cooperate further in order to facilitate the establishment of maritime joint ventures.

Furthermore the two parties agreed also to cooperate for the development of the maritime transport services in the Black Sea region.

E. Any other Business

Both parties agreed that the next session of this Joint Committee shall take place in Bucharest in the first half of 1995.

The discussions were held in a friendly and warm atmosphrere, as well as in a framework of co-operation and mutual understanding.

This Protocol was signed in Athens on July 20, 1994, in two copies both in the English language.

FOR THE HELLENIC DELEGATION	FOR THE ROMANIAN DELEGATION
Ioannis Constantinidis	Andrei Tancu

ANNEX I

AGENDA of the 14th Session of the Joint Hellenic-Romanian Committee for Road Transport.

1) Road Transport
2) Rail Transport
3) Air Transport
4) Maritime Transport
5) Any other business

ANNEX II

ROMANIAN DELEGATION

1) Andrei Tancu	Director Department of International relations
2) Vasile Popescu	Deputy Director, Economic Department
3) Simona Anghel	Head of unit, Department of International Relations
4) Sergiu Ionescu	Director of ADATIR
5) Mircea Urlan	Expert, National Administration of Roads
6) Florin Tancu	Representative of JARO INTERNATIONAL
7) Marina Popa	Head of unit, SNCFR
8) Michael Stanciu	president of IPTANA SEARCH
9) Valentin Mirescu	Vice-President UNTRR
10) Viorel Bolovan	First economic secretary, Embassy of Romania in Athens
1) Ion Marasescu	Director, ONT CARPATI
2) Eugen Ciocalteu	Director, ONT CARPATI
3) Aura Vasile	Director, AUTOTRANS FILARET SA
4) Valentin Alexe	Deputy Director, AUTOTRANS FILARET SA
5) Ion Bazgan	Director, Double T" SRL
6) Petru Lupse	Double T" SRL
7) Nikolas Sigalis	Double T" SRL
8) Anuca Angelis	Director, "ANGELIS IMREX" SRL

HELLENIC DELEGATION

Ioannis Konstantinidis	General Secretary of the Ministry of Transport and Communications, Head of the Delegation
2) Ioannis Tsakalakis	Director of Road goods Transport-Ministry of Transport and Communications
3) Christos Polydoropoulos	Director of Passengers Transport-Ministry of Transport and Communications
4) Ioannis Risomyliotis	Director of Development Transport-Ministry of Transport and Communications
5) M.C. Diamessis	Balcan Dpt-Ministry of Foreign Affairs
6) Stratos Papadimitriou	Counsellor to the Ministry of National Economy
7) G. Agrafiotis	Director Economic Relations with Gentral and Eastern Europe Countries
8) D. Skaribas	Ministry of National Economy
9) Agg. Tzolaki-Chatziri	International goods Transport Division-Ministry of Transport and Communications
10) D. Batsaki	International Passengers Transport and Communications
11) D. Giannakopoulos	Head of Dert. of Bilateral Air Transport Agreements-Civil Aviation Authority
12) K. Politou	Head of Division - OLYMPIC AIRWAYS

13) K. Androulidakis	Head of the Road Service-Hellenic Railways Organisation
14) Chr. Karaboikis	Head of the Commercial Department of the Road Service-Hellenic Railway Organisation
15) Pan. Kouri	International Affairs Service-Hellenic Railway Organisation
16) Chr. Papageorgakis	Ministry of Mercantile Marine
17) K. Poulis	Ministry of Mercantile Marine
18) Kyr. Patsidis	Representatives of the Federation of Greek Hauliers of Road Transport (O.F.A.E.)
19) E. Simou	Interpreter

TARIFFS

levied on foreign vehicles performing transport of goods in direct or transit traffic in Romania
(per total graus weight and kilometers)

- For using the roads .... 0.018 US $
- For over tonnaged vehicles
  - total weight .... 0.150 – 0.030 US $
  - single axle (exceeding maximum permitted weight of 10 tons)

    10.2 – 11.0 t .... 0.300 US $
    11.1 – 11.5 t .... 0.450 US $
    11.6 – 12.0 t .... 0.850 US $
    12.1 – 12.5 t .... 1.300 US $
    12.6 – 13.0 t .... 1.900 US $
    13.1 – 16.0 t .... 2.525 - 5.625 US $
  - tandem axle (exceeding maximum permitted weight of 16 tons)

    16.5 – 17.0 t .... 0.400 US $
    17.1 – 18.0 t .... 0.580 US $
    18.1 – 19.0 t .... 0.960 US $
    19.1 – 20.0 t .... 1.330 US $
    20.1 – 21.0 t .... 1.700 US $
    21.1 – 22.0 t .... 2.130 US $
  - triple axle (exceeding maximum permitted weight of 22 tons)

    22.5 – 23.0 t .... 0.350 US $
    23.1 – 24.0 t .... 0.550 US $
    24.1 – 25.0 t .... 0.850 US $
    25.1 – 26.0 t .... 1.250 US $
    26.1 – 27.0 t .... 1.600 US $
    27.1 – 28.0 t .... 2.050 US $
    28.1 – 29.0 t .... 2.500 US $
    29.1 – 30.0 t .... 3.000 US $
- For oversized vehicles (height, width or length), with more than

  0.05 – 0.50 m .... 0.350 US $
  0.51 – 1.00 m .... 0.500 US $
  1.01 – 1.50 m .... 1.000 US $
  1.51 – 2.00 m .... 1.700 US $
  2.01 – 2.00 m .... 2.700 US $
  2.51 – 3.00 m .... 4.000 US $
  > 3.00 m .... 8.000 US $

Note:

- For vehicles which have their dimensions larger than the maximum permitted limits, the above tariffs are levied for each dimension.
- For vehicles which have their total weight, axle weight and dimensions over the maximum permitted limits, the respective tariffs are added accordingly.

- For a re-weighing on a dinamic weighing instalation
  - per vehicle .... 20 US $
- For overtime activities
  - between 5 p.m. - 7 a.m. .... 10 US $/vehicle
  - saturday, sunday, legal holidays .... 50 US $/vehicle
- In case of the carrier has a not valid transport permit or is performing a transport which is not under limits of the validity of the respective permit .... 500 US $/vehicle
- For using the special permit, authorising an oversized or overtonnaged transport .... 85 US $/vehicle

NOTE:

1. In case the vehicle has its length, width or height over the maximum authorized limits, the above provisions are levied according to the respective tariffs.
2. In case the vehicle is oversized and overweighted, both tariffs are levied.
3. In the case the vehicle (articulated vehicle and road train, with its tractor and trailer, included) has its gross total weight over the maximum authorized limits, the tariff is calculated on the basis of the following formula:

   $T = t \times \Delta t \times L$, where

   T = value of the tariff to be pai

   t = tariff provided on the above table according to real weight

   Δt = real weight – maximum authorized weight limit established through the regulations in force

   L = the length of the route on the territory of Romania.
4. In the case the articulated vehicle (tractor with trailler) has its gross total weight over the maximum authorized limit (40 tons) the tariff is calculated on the basis of the following formula:

   $T = 0.290 \text{ USD} \times \Delta t \times L$

   where t and L have the same meaning as presented on item 3.
5. These tariffs are levied strarting with 11 Aplil 1994.

ΣΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΗΣΗ

ANNEX II (continuation)

0.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7
3.		A 3 R 2	—	18.35	40.0	32.0	30.0
4.		A 3 R 3	—	18.35	40.0	32.0	30.0
5.	other combination with 6 or more axles	—	—	18.35	40.0	32.0	30.0
IV. ARTICULATED VEHICLES							
1.	with 3 axles	A 2 S 1	—	16.5	30.0	24.0	22.0
2.	with 4 axles (single and double)	A 2 S 2* A 2 S 2 A 3 S 1	D > 2.0 D < 2.0 —	16.5	36.0 34.0 34.0	29.0 27,0 27.0	27.0 25.5 25.5
3.	with 5 or 6 axles (single,double, triple)	A 2 S 3 A3S2; A3S2* A 3 S 3	— D<2.0; D>2.0 —	16.5	40.0	32.0	30.0
V. BUSES							
1.	B U S	B 2	D < 4.0	12.0	16.0	13.0	12.0
2.	B U S	B 2*	D > 4.0	12.0	17.0	13.5	12.5
3.	B U S	B 3	—	12.0	22.0	17.5	16.5
VI. ARTICULATED BUSES							
1.	B U S	B A 3	—	18.0	26.0	21.0	19.5

NOTE:

In all cases above, the respective vehicles may travel on the international traffic roads without special transport permits, if they fulfill the following conditions:

- weight on any single axle max. 10.0 tonnes;
- weight on any double axle max. 16.0 tonnes;
- weight on triple axle max. 22.0 tonnes.

For the rest of the public road network, the tonnage limits which must be observed are the ones provided in Annex I of the present instruction.

ANNEX II

Taking into account the provisions of Annex I, the total maximum weights of various types of vehicles will not exceed the limits given in the following table:

No.	Diagram	Vehicle type	Distance between axles (m)	Maximum length (m)	Maximum admissible tonnage		
					International traffic roads	Other modernised roads	Non-asphalted gravel roads
0.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
I. VEHICLES							
1.		A 2	D < 4.0	12.0	16,0	13.0	12.0
2.		A 2*	D > 4.0	12.0	17.0	13.0	12.0
3.		A 3	—	12.0	22.0	17.5	16.5
4.		A 4	—	12.0	24.0	19.0	18.0
II. TRAILERS							
		R 2	D < 4.0	12.0 including the shaft	16.0	13.0	12.0
2.		R 2*	D > 4.0	12.0 including the shaft	17.0	13.5	12.5
3.		R 3	—	12.0 including the shaft	22.0	17.5	16.5
III. ROAD TRAINS							
1.		A 2 R 2	—	18.35	34.0	27.0	25.0
2.		A 2 R 3	—	18.35	40.0	32.0	30.0

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

της 14ης συνόδου της Μικτής Ελληνορουμανικής Επιτροπής για τις Οδικές Μεταφορές

Αθήνα, 19-20 Ιουλίου 1994

Η 14η σύνοδος της Μικτής Επιτροπής για τις Οδικές Μεταφορές που συστήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμφωνίας που συνήφθη στις 15 Ιουνίου 1974 μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβερνήσεως της Ρουμανίας και αφορά τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές Επιβατών και Εμπορευμάτων, πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα μεταξύ 19 και 20 Ιουλίου 1994.

Κατόπιν αιτήματος της Ρουμανικής πλευράς, συμφωνήθηκε να διευρυνθεί για την παρούσα σύνοδο το πλαίσιο της Επιτροπής ώστε να συμπεριλάβει επίσης και θέματα που αφορούν το σύνολο του τομέως των Μεταφορών, ήτοι οδικές μεταφορές, σιδηροδρομικές μεταφορές, αεροπορικές μεταφορές και θαλάσσιες μεταφορές.

Η ημερησία διάταξη της συνόδου προσαρτάται ως Παράρτημα Ι του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Η αντιπροσωπεία της Ελληνικής Κυβερνήσεως είχε επικεφαλής τον Ιωάννη Κωνσταντινίδη, Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και η αντιπροσωπεία της Ρουμανίας είχε επικεφαλής τον Αντρέι Τάνκου, Διευθυντή Διεθνών Υποθέσεων τού Υπουργείου Μεταφορών. Ο κατάλογος των μελών προσαρτάται ως Παράρτημα ΙΙ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Α. Οδικές Μεταφορές

1. Μεταφορές Εμπορευμάτων

Οι δυο πλευρές αντάλλαξαν πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ των δύο χωρών και των υπό διαμετακόμιση μεταφορών μέσω των επικρατειών τους, που συνέβησαν μετά την 13η σύνοδο της Μικτής Επιτροπής που έλαβε χώραν στο Βουκουρέστι μεταξύ 30 Μαρτίου και 1 Απριλίου 1993.

Η Ελληνική αντιπροσωπεία τόνισε την σημασία που δίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα των μεταφορών και ιδιαιτέρως των υπό διαμετακόμιση μεταφορών και ζήτησε την φιλελευθεροποίηση τόσο των διμερών μεταφορών μεταξύ των δύο χωρών όσο και των υπό διαμετακόμιση μεταφορών μέσω των εδαφών τους χωρίς την πληρωμή οδικών η άλλων φόρων, όπως άλλωστε έχει ήδη γίνει μεταξύ της Ελλάδος και μερικών άλλων χωρών της περιοχής.

Η Ρουμανική πλευρά δήλωσε ότι η αρχή αυτή της φιλελευθεροποίησης πρέπει να εξετασθεί σε Ευρωπαϊκή κλίμακα και επίσης δήλωσε ότι η Ρουμανία δεν είναι ακόμη σε θέση να εφαρμόσει την φιλελευθεροποίηση στις διεθνείς μεταφορές είτε απ' ευθείας είτε υπό διαμετακόμιση μέσω της επικράτειάς της, λόγω των δυσκολιών που υπάρχουν κατά την μεταβατική περίοδο προς την οικονομία της ελεύθερης αγοράς.

Εν τούτοις η Ρουμανική πλευρά θα εξετάσει το ως άνω αίτημα της Ελληνικής αντιπροσωπείας.

Η Ελληνική πλευρά εξέφρασε την κατανόηση της για τα προβλήματα υποδομής και τόνισε ότι σε όλα τα Διεθνή Όργανα η Ελληνική Δημοκρατία έχει υποστηρίξει τις Ρουμανικές θέσεις για να διευκολύνει την διεθνή χρηματοδότηση των προγραμμάτων που αφορούν την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου.

Η Ελληνική πλευρά υπογράμμισε ωστόσο, ότι οι κυρώσεις που έχουν επιβληθεί από το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών προς την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβία (Σερβία και Μαυροβούνιο) προκάλεσαν αύξηση της οδικής κίνησης μέσω της Ρουμανίας και κατά συνέπεια οι υφιστάμενες ποσοστώσεις αδειών χωρίς πληρωμή οδικών φόρων που χορηγεί η Ρουμανική πλευρά (2.950) είναι εντελώς ανεπαρκείς για τις ανάγκες των Ελλήνων μεταφορέων. Παρατηρήθηκε επίσης ότι το συνολικό κόστος των διαφόρων επιβαρύνσεων και τελών στην Ρουμανία εμποδίζουν την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών προϊόντων στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης. Η Ελληνική πλευρά ζήτησε από την Ρουμανία να κατανοήσει το πρόβλημα και να αυξήσει τις ποσοστώσεις αδειών χωρίς την πληρωμή οδικών τελών σε 10.000. Για κάθε άδεια πέραν των 10.000, η πληρωμή θα πρέπει να είναι ίση με το ποσό που πληρώνουν για άδειες οι μεταφορείς όλων των άλλων Κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Η Ρουμανική πλευρά δεν ήταν σε θέση να αποδεχθεί τόσο μεγάλη αίτηση και πρότεινε την ανταλλαγή 100 αδειών για τρίτες χώρες και μια μέτρια αύξηση του αριθμού αδειών χωρίς την πληρωμή τελών. Όσον αφορά το κόστος αδειών πού πληρώνουν τέλη, η Ρουμανική πλευρά δήλωσε ότι ίση μεταχείριση ισχύει για τους μεταφορείς από όλες τις χώρες αδιακρίτως. Παρουσιάσθηκαν επίσης στην ελληνική πλευρά τα τρέχοντα τέλη που ισχύουν από τον Απρίλιο 1994 (επισυνάπτονται στην παρούσα ως Παράρτημα ΙΙΙ).

Μετά από μακρές και αναλυτικές συζητήσεις, οι δύο πλευρές συμφώνησαν να ανταλλάξουν για το 1994 και προκαταρκτικώς για το 1995, ποσόστωση 3.500 αδειών χωρίς την καταβολή τελών και 60 για τρίτες χώρες. Όσον αφορά τις άδειες με καταβολή τελών, αμφότερες οι πλευρές συμφώνησαν να χορηγούν τον ζητούμενο αριθμό αδειών σύμφωνα με τις ανάγκες κάθε πλευράς, χωρίς περιορισμό.

Η Ρουμανική πλευρά δήλωσε ότι όσον αφορά την διέλευση Ελληνικών φορτηγών μέσω της Ρουμανίας, ισχύει το ίδιο καθεστώς που ισχύει και για τα φορτηγά όλων των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και σε καμμία περίπτωση η μεταχείριση των Ελλήνων μεταφορέων δεν θα είναι ολιγότερο ευνοϊκή από εκείνη των μεταφορών οιουδήποτε Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, όσον αφορά τα οδικά τέλη και τις λοιπές επιβαρύνσεις.

Η Ελληνική πλευρά επανέλαβε τις δυσκολίες και τις μεγάλες καθυστερήσεις που οι Έλληνες μεταφορείς αντιμετωπίζουν στα Ρουμανικά σύνορα. Η Ελληνική πλευρά επίσης ζήτησε από την Ρουμανική πλευρά να αποφεύγεται η ζύγιση των φορτηγών ανά άξονα, η να υπάρχει μια ανοχή 10% όπως άλλωστε είχε ζητηθεί στα Συμφωνηθέντα Πρακτικά που υπεγράφησαν την 21 Μαΐου 1993 από τους Υπουργούς Μεταφορών αμφοτέρων των χωρών. Η Ρουμανική πλευρά ενημέρωσε την Ελληνικη πλευρά ότι οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται ιδιαιτέρως στους σταθμούς Γκιούργκου και Καλαφάτ ελπίζεται ότι θα σταματήσουν τον Νοέμβριο οπότε θα έχουν ολοκληρωθεί οι νέες συνοριακές εγκαταστάσεις σε αυτά τα σημεία εισόδου.

Η Ρουμανική Αντιπροσωπεία ενημέρωσε την Ελληνική Αντιπροσωπεία ότι οι εξής ανοχές είναι αποδεκτές στην ζύγιση των οχημάτων:

– για ένα άξονα	200 χιλιόγραμμα
– για συζυγείς άξονες	400 χιλιόγραμμα
– για τρεις άξονες	500 χιλιόγραμμα
– για το συνολικό βάρος	500 χιλιόγραμμα

Η Ελληνική πλευρά υπενθύμισε την Διεθνή Τεχνική Συνάντηση σχετικά με την δημιουργία Διαδρόμων Ταχείας Τελωνειακής Διελεύσεως για τις Μεταφορές TIR που έγινε στην Θεσσαλονίκη από την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ζήτησε ορισμένες πληροφορίες για την πρόοδο της εφαρμογής της.

Η Ρουμανική πλευρά έλαβε υπό σημείωση το ως άνω αίτημα και θα ενημερώσει εν καιρώ την Ελληνική πλευρά.

2. Μεταφορά επιβατών

Αμφότερες οι πλευρές συμφώνησαν ότι με βάση το Άρθρο 24 της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβερνήσεως της Ρουμανίας για τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές, ότι οι Αρμόδιες Αρχές για την έκδοση αδειών για τις τακτικές λεωφορειακές γραμμές είναι:

για την Ελληνική Δημοκρατία, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

για την Ρουμανία το Υπουργείο Μεταφορών

Η Ελληνική πλευρά επίσης ενημέρωσε την Ρουμανική πλευρά ότι σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) έχει την αποκλειστικότητα της εκμεταλλεύσεως των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών. Το θέμα αυτό έχει ήδη αναφερθεί στα πρωτόκολλα των προηγουμένων συνόδων της παρούσης Μικτής Επιτροπής.

Οι άδειες για τακτικές λεωφορειακές γραμμές θα χορηγούνται μόνον από το Υπουργείο Μεταφορών χαι Επικοινωνιών της Ελληνικης Δημοχρατίας και το Υπουργείο Μεταφορών της Ρουμανίας αντιστοίχως για τις εταιρείες που έχουν συμφωνηθεί στις συναντήσεις της Μικτής Επιτροπής, ήτοι για την Ελληνική πλευρά ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) και για την Ρουμανική πλευρά ένας κατάλογος εταιρειών που θα σταλεί εντός 30 ημερών.

Αμφότερες οι πλευρές συμφώνησαν ότι οι ως άνω άδειες θα χορηγηθούν εντός τριάντα (30) ημερών από της υπογραφής του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Οι μελλοντιχές αιτήσεις θα μελετώνται από τα δύο Υπουργεία Μεταφορών και θα συμφωνούνται δι' αλληλογραφίας. Οι αιτήσεις αυτές θα επιβεβαιώνονται κατά την επομένη συνάντηση της Μικτής Επιτροπής.

Για αυτές τις μελλοντικές αιτήσεις και πριν χορηγηθούν οι ως ανω άδειες, ο Ο.Σ.Ε. και οι ανωτέρω εταιρείες θα συμφωνήσουν για τις λεπτομέρειες της εκμεταλλεύσεως (δρομολόγια, τιμολόγια στάσεις κλπ) των τακτικών λεωφορειακών γραμμών.

Η Ρουμανική πλευρά ενημέρωσε ότι για να εξαλειφθεί το φαινόμενο της παράνομης μεταφοράς επιβατών, ήτοι της πραγματοποίησης τακτικών δρομολογίων που εμφανίζονται ως έκτακτα, το Υπουργείο Μεταφορών της Ελληνικής Δημοχρατιας, αρχίζοντας από 1.9.1994, πρέπει να ενημερώνει με προειδοποίηση 30 ημερών, με φάξ η τέλεξ, το Υπουργείο Μεταφορών της Ρουμανίας για κάθε έκτακτη μεταφορά επιβατών.

Η Ελληνική πλευρά έλαβε υπό σημείωση τις ως άνω πληροφορίες και ανέλαβε την υποχρέωση να τις μελετήσει ώστε να μπορέσει να απαντήσει σε αυτό το αίτημα.

Β. Σιδηροδρομικές Μεταφορές

1. Η Ελληνική πλευρά αναφέρθηκε στους συρμούς που μεταφέρουν εμπορεύματα από την Δυτική Ευρώπη προς την Ελλάδα και αντιστρόφως. Ζήτησε να υπάρχει αυστηρότερος ελεγχος στο Ρουμανικό Σιδηροδρομικό δίκτυο για τον περιορισμό των περιπτώσεων διαρρήξεως βαγονιών.

2. Όσον αφορά τους συρμούς που μεταφέρουν λαχανικά και φρούτα, θα πρέπει να μεταφέρονται το ταχύτερο δυνατόν στους σταθμούς τελικού προορισμού, διότι αυτά τα εμπορεύματα είναι πολύ ευαίσθητα. Επίσης η Ελληνική πλευρά ζήτησε από την Ρουμανική Σιδηροδρομική Εταιρεία να δέχεται συρμούς με την μορφή «ενοποιημένων συρμών» (block trains) 12–13 βαγονιών για ταχύτερη και αποτελεσματικότερη μεταφορά των ως άνω αλλοιώσιμων εμπορευμάτων.

3. Σχετικά με τους συρμούς που έχουν ως προορισμό την Ρωσία, την Ουκρανία ή την Μολδαβία, δεν θα πρέπει να καθυστερούν στα σύνορα της Ρουμανίας κατά την διάρκεια της μεταφοράς τους στα βαγόνια του Ρωσικού δικτύου. Η Ελληνική πλευρά επίσης ζήτησε από την Ρουμανική Σιδηροδρομική Εταιρεία να παρέχει εγκαίρως τον απαιτούμενο αριθμό βαγονιών για την διαδικασία αυτή.

4. Τέλος, η Ελληνική πλευρά ζήτησε να περιορισθούν οι καθυστερήσεις συρμών στην Ρουμανική επικράτεια.

5. Η Ρουμανική αντιπροσωπεία ενημέρωσε ότι έχει ήδη θεσπίσει αυστηρότατους κανονισμούς για τις περιπτώσεις διαρρήξεως βαγονιών και ότι το φαινόμενο αυτό έχει σχεδόν εκλείψει.

6. Όσον αφορά τα σημεία 2, 3 και 4 η Ρουμανική πλευρά διαβεβαίωσε ότι η Σιδηροδρομική Εταιρεία της θα προσπαθήσει να επιλύσει όλα τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι όταν συρμοί από και προς την Ελλάδα διέρχονται από το εδαφός της. Η Ρουμανική αντιπροσωπεία ανέφερε ότι πιστεύει και προσδοκά στην βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των δύο σιδηροδρομικών εταιρειών.

Γ. Αεροπορικές Μεταφορές

Η Ρουμανική πλευρά επανέλαβε το αίτημα να αρχίσει ο εθνικός μεταφορέας της το δρομολόγιο Βουκουρεστίου – Θεσσαλονίκης – Βουκουρεστίου. Τονίσθηκε ότι το θέμα αυτό εκκρεμεί ακόμη και ότι παρά το ενδιαφέρον της Ρουμανικής πλευράς, καμμία λύση δεν έχει βρεθεί.

Η Ελληνική πλευρά ανέφερε ότι αντιμετωπίζει κατ' αρχήν θετικά το αίτημα της Ρουμανικής πλευράς για την έναρξη συζητήσεων γιά την υλοποίηση της πτήσης Βουκουρεστίου – Θεσσαλονίκης – Βουκουρεστίου. Οι συζητήσεις αυτές θα αρχίσουν μεταξύ των αρμοδίων Υπηρεσιών Αεροπορίας αμφοτέρων των χωρών, μόλις ολοκληρωθεί η αναδιάρθρωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και είναι σε θέση να αναλάβει πτήσεις προς την Ρουμανία.

Δ. Θαλάσσιες Μεταφορές

Στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, οι δυο πλευρές συμφώνησαν ότι η υφισταμένη διμερής Συμφωνία είναι ικανοποιητική για τα αμοιβαία ναυτιλιακά συμφέροντα τους.

Έχοντας υπ' όψη το Υπόμνημα Συμφωνίας μεταξύ των Χωρών της Κεντρικής Ευρώπης και των Κρατών Μελών

του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Αναπτύξεως (ΟΟΣΑ) που έχει εγκριθεί από αμφότερες τις χώρες, οι δύο πλευρές επανεπιβεβαίωσαν την προσήλωση τους στην αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού που πρέπει να διέπει τις διεθνείς θαλάσσιες υπηρεσίες αναγνωρίζοντας ότι ένα τέτοιο ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον είναι απολύτως αναγκαίο για την περαιτέρω ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας.

Στο πλαίσιο αυτό, οι δύο πλευρές συμφώνησαν να επιταχύνουν τις διαδικασίες αναθεώρησης της υφισταμένης διμερούς μεταξύ τους ναυτιλιακής Συμφωνίας, ενώ η αναθεώρηση θα πρέπει να βασίζεται στις ως άνω αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών.

Οι δύο πλευρές επίσης συμφώνησαν ότι η αμοιβαία συνεργασία στους υδάτινους δρόμους της ενδοχώρας θα πρέπει να βασίζεται στις ίδιες αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με σκοπό την διευκόλυνση των ποντοπόρων πλοίων, όταν αυτά ασχολούνται με μεταφορές στους υδάτινους δρόμους της ενδοχώρας.

Οι δύο πλευρές συμφώνησαν να συνεργασθούν περαιτέρω για την δημιουργία ναυτιλιακών κοινοπραξιών.

Περαιτέρω οι δύο πλευρές συμφώνησαν επίσης να συνεργασθούν για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας.

Ε. Λοιπά Θέματα

Αμφότερες οι πλευρές συμφώνησαν να πραγματοποιηθεί η επομένη σύνοδος της Μικτής Επιτροπής στο Βουκουρέστι στο πρώτο ήμισυ του 1995.

Οι συζητήσεις διεξήχθησαν σε φιλική και θερμή ατμόσφαιρα, και σε περιβάλλον συνεργασίας και αμοβαίας κατανόησης.

Το παρόν Πρωτόκολλο υπεγράφη στην Αθήνα στις 20 Ιουλίου 1994 σε δύο αντίγραφα αμφότερα στην Αγγλική γλώσσα.

ΓΙΑ ΤΗΝ	ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ	ΡΟΥΜΑΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ
Ιωάννης Κωνσταντινίδης	Αντρέι Τάνκου
υπογραφή	υπογραφή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ημερησία Διάταξη της 14ης Συνόδου της Μικτής Ελληνορουμανικής Επιτροπής για τις Οδικές Μεταφορές

1) Οδικές μεταφορές
2) Σιδηροδρομικές μεταφορές
3) Αεροπορικές μεταφορές
4) Θαλάσσιες μεταφορές
5) Λοιπά θέματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΡΟΥΜΑΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

1 Αντρέι Τάνκου	Διευθυντής του Υπουργείου Διεθνών Σχέσεων
2 Βασίλε Ποπέσκου	Υποδιευθυντής Υπουργείου Οικονομικών
3 Σιμόνα Αγγκελ	Τμηματάρχης του Υπουργείου Διεθνών Σχέσεων
4 Σέργκιου Ιονέσκου	Διευθυντής ADATIR
5 Μιρσέα Ουρλάν	Εμπειρογνώμων Εθνικής Διοικήσεως Οδών
6 Φλορίν Τάνκου	Εκπρόσωπος της JARO INTERNATIONAL
7 Μαρίνα Πόπα	Τμηματάρχης SNCFR
8 Μικαέλ Στάνκιου	Πρόεδρος IPTANA SEARCH
9 Βαλεντίν Μιρέσκου	Αντιπρόεδρος UNTRR
10 Βιορέλ Μπολοβάν	Πρώτος Οικονομικός Γραμματεύς της Πρεσβείας της Ρουμανίας στην Αθήνα
1 Ιων Μαρασέσκου	Διευθυντής της ONT CARPATI
2 Ευγκεν Σιοκαλτέου	Διευθυντής της ONT CARPATI
3 Αουρα Βσίλε	Διευθυντής, της AUTOTRANS FILARET SA
4 Βαλεντίν Αλέξε	Υποδιευθυντής AUTOTRANS FILARET SA
5 Ιων Μπαζγκάν	Διευθυντής της DOUBLE T SRL
6 Πέτρου Λούπσε	DOUBLE T SRL
7 Νικόλας Σιγκάλης	DOUBLE T SRL
8 Ανούκα Ανγκελις	Διευθύντρια ANGELIS IMREX SRL

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

1 Ιωάννης Κωνσταντινίδης	Γενικός Γραμματεύς του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, Επικεφαλής της Αντιπροσωπείας
2 Ιωάννης Τσακαλάκης	Διευθυντής Οδικών Μεταφορών Εμπορευμάτων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών
3 Χρήστος Πολυδωρόπουλος	Διευθυντής Μεταφοράς Επιβατών του Υπουργείου Μεταφορών χαι Επικοινωνιών
4 Ιωάννης Ριζομυλιώτης	Διευθυντής Αναπτύξεως των Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών
5 Μ Χ Διαμέσης	Τμήμα Βαλκανίων του Υπουργείου Εξωτερικών
6 Στράτος Παπαδημητρίου	Σύμβουλος του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας
7 Γ Αγραφιώτης	Διευθυντής Οικονομικών Σχέσεων με τις Χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης
8 Δ Σκαρίμπας	Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
9 Αγγ. Τζολάκη-Χατζίρη	Διεύθυνση Διεθνών Μεταφορών Εμπορευμάτων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών
10 Δ Μπατσάκη	Διεθνείς Μεταφορές Επιβατών και Επικοινωνίες
11 Δ Γιαννακόπουλος	Επικεφαλής του Τμήματος Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών - Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
12 Κ Πολίτου	Τμηματάρχης ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
13 Κ Ανδρουλιδάκης	Επικεφαλής του Τμήματος Οδικής Υπηρεσίας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος
14 Χρ Καραμποϊκης	Επικεφαλής του Εμπορικού Τμήματος της Οδικής Υπηρεσίας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος
15 Παν. Κουρή	Υπηρεσία Διεθνών Υποθέσεων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος

16 Πλοίαρχος Χρ Παπαγεωργάκης	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
17 Υποπλοίαρχος Κ Πουλής	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
18 Κυρ. Πατσίδης	Εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (Ο.Φ.Α.Ε.)
19 Ε. Σίμου	Διερμηνεύς

ΤΕΛΗ

πληρωτέα από ξένα οχήματα που διενεργούν μεταφορές εμπορευμάτων απ' ευθείας η διά μέσου της Ρουμανίας (ανά συνολικό μικτό βάρος και χιλιόμετρο)

– Για χρήση του οδικού δικτύου	US$ 0,01
– Για οχήματα με υπερβάλλον βάρος	
– ολικό βάρος	0,150 – 0,030
– μονός άξονας (καθ' υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους των 10 τόνων)	
10,2–11,0 τόνοι	$ 0,300
11,1–11,5	0,450
11,6–12,0	0,850
12,1–12,5	1,300
12,5–13,0	1,900
13,1–16,0	2,525 – 5,625
– συζυγείς άξονες (καθ' υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους των 16 τόνων)	
16,5–17,0 τόνοι	$ 0,400
171,1–18,0	0,580
18,1–19,0	0,960
19,1–20,0	1,330
20,1–21,0	1,700
21,1–22,0	2,130
– τριπλός άξονας (καθ' υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους των 22 τόνων)	
22,5–23,0 τόνοι	$ 0,350
23,1–24,0	0,550
24,1–25,0	0,850
25,1–26,0	1,250
26,1–27,0	1,600
27,1–28,0	2,050
28,1–29,0	2,500
29,1–30,00	3,000
– Για οχήματα με υπερβάλλον μέγεθος (ύψος, πλάτος ή μήκος) με περισσότερο από	
0,05–0,50 μέτρα	$0,350
0,51–1,00	0,500
1,01–1,50	1,000
1,51–2,00	1,700
2,01–2,50	2,700
2,51–3,00	4,000
>3,00	8,000

Σημείωση: Για οχήματα των οποίων οι διαστάσεις είναι μεγαλύτερες από τις μέγιστες επιτρεπόμενες οι ανωτέρω επιβαρύνσεις είναι πληρωτέες για κάθε διάσταση.
Για οχήματα που έχουν το ολικό βάρος, κατ' άξονα βάρος και τις διαστάσεις μεγαλύτερες από τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια, οι αντίστοιχες επιβαρύνσεις προστίθενται αναλόγως.

– Για νέα ζύγιση σε δυναμική πλάστιγγα	
– ανά όχημα	$ 20
– Για υπερωριακή απασχόληση	
– μεταξύ 5 πμ και 7 μμ	$ 10/όχημα
– Σάββατα, Κυριακές, Επίσημες Αργίες	50/όχημα
– Σε περίπτωση που ο μεταφορεύς δεν διαθέτει έγκυρη άδεια μεταφοράς ή εκτελεί μεταφορά που δεν καλύπτεται από τα όρια της ισχύος της άδειας	$ 500/όχημα
– Για χρήση της ειδικης άδειας που επιτρέπει την μεταφορά υπερβάλλοντος μεγέθους ή βάρους	$ 85/όχημα

Σημείωση:

1. Σε περίπτωση που το όχημα έχει μήκος, πλάτος ή ύψος μεγαλύτερο από τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια, οι ανωτέρω διατάξεις επιβάλλονται ανάλογα με τα ισχύοντα τέλη.

2. Σε περίπτωση που το όχημα έχει υπερβάλλον μέγεθος και υπερβάλλον βάρος, είναι πληρωτέα αμφότερα τα τέλη.

3. Στην περίπτωση που το όχημα (αρθρωτό όχημα και ρυμουλκό μετά ρυμουλκουμένου, συμπεριλαμβανομένου του ελκυστήρα και του ρυμουλκουμένου) έχει ολικό μικτό βάρος μεγαλύτερο από τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια, τα τέλη υπολογίζονται με βάση τον εξής Τύπο:

T = t χ Δt χ L, όπου

T = η αξία των πληρωτέων τελών

t = τα τέλη βάσει του ως άνω πίνακα σύμφωνα με το πραγματικό βάρος

Δt = πραγματικό βάρος – μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς

L = μήκος του δρομολογίου στην Ρουμανική επικράτεια

4. Στην περίπτωση που το αρθρωτό όχημα (ελκυστήρας και ρυμουλκούμενο) έχει ολικό μικτό βάρος μεγαλύτερο από το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο (40 τόνοι), τα τέλη υπολογίζονται με βάση τον εζής τύπο:

T = US$0,290 χ Δt χ L

όπου t και L έχουν την ίδια έννοια όπως και στην προηγουμένη παράγραφο 3.

5. Αυτά τα τέλη είναι εισπρακτέα από 11.4.1994

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Λαμβανομένων υπ' όψη των διατάξεων του Παραρτήματος I, τα συνολικά μέγιστα βάρη των διαφόρων τύπων οχημάτων δεν θα υπερβαίνουν τα όρια που αναφέρονται στον κατωτέρω πίνακα

Μετάφραση των στηλών και των γραμμών του πίνακα του Παραρτήματος II

Στήλες:

0. Αριθμός
1. Διάγραμμα
2. Τύπος οχήματος
3. Απόσταση μεταξύ αξόνων (σε μέτρα)
4. Μέγιστο μήκος (σε μέτρα)
5. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος για διεθνείς δρόμους
6. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος για άλλους εκσυγχρονισμένους δρόμους
7. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος για μη ασφαλτοστρωμένους δρόμους

Γραμμές:

I. Οχήματα

II. Ρυμουλκούμενα

III. Συνδυασμοί ρυμουλκών μετά ρυμουλκουμένων

5. Άλλοι συνδυασμοί με 6 και περισσότερους άξονες

IV. Αρθρωτά οχήματα

1. με 3 άξονες

2. με 4 άξονες (διπλά και τριπλά)

3. με 5 ή 6 άξονες (μονά, διπλά, τριπλά)

V. Λεωφορεία

VI. Αρθρωτά λεωφορεία

Σημείωση:

Σε όλες τις ως άνω περιπτώσεις, τα αντίστοιχα οχήματα μπορούν να ταξιδεύουν στους διεθνείς δρόμους χωρίς να απαιτείται να έχουν ειδικές μεταφορικές άδειες, εφ' όσον πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

– βάρος ανά μονό άξονα, το μέγιστον 10,0 τόνοι

– βάρος ανά διπλό άξονα, το μέγιστον 16,0 τόνοι

– βάρος ανά τριπλό άξονα, το μέγιστον 22,0 τόνοι

Για το λοιπό εθνικό οδικό δίκτυο, τα όρια βάρους που πρέπει να τηρούνται είναι τα αναφερόμενα στο Παράρτημα I του παρόντος εγγράφου οδηγιών.

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση : Καποδιστρίου 34
Ταχ. Κώδικας : 104 32
TELEX : 22.3211 YPET GR
FAX : 5234312

Οι υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ** λειτουργούν καθημερινά από **8.00΄** έως **13.00΄**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

* Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Σολωμού 51 τηλ.: 52.39.762
* ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
* Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52 48 141
* Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ Σολωμού 51 τηλ. 52.25.713 – 52.49.547

* Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785
Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

* Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 100. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 150, από 17 έως 24 δρχ. 200

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 50 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531		Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512
Η ετήσια συνδρομή είναι:		Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ)
α) Για το Τεύχος Α΄	Δρχ. 15.000	Δρχ. 750
β) » » » Β΄	» 30.000	» 1.500
γ) » » » Γ΄	» 10.000	» 500
δ) » » » Δ΄	» 30.000	» 1.500
ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων	» 20.000	» 1.000
στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ.	» 10.000	» 500
ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	» 5.000	» 250
η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ.	» 10.000	» 500
θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου	» 3.000	» 150
ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	» 200.000	» 10.000
ια) Για όλα τα Τεύχη εκτός ΤΑΕ-ΕΠΕ	» 100.000	» 5.000

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ